This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

EN FUERDIE..

LIBRARIES

Normen

für die

ktion und Ausrüstung der Eisen-bahnen Deutschlands.

Vom 30. November 1885.

LIBRARY OF THE
land Stanford Junior University

Berlin 1886.
Verlag von Ernst und Korn.
(Wilh. Ernst.)

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Normen

für die

Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 30. November 1885.

Durchgesehen im Reichs-Eisenbahn-Amt.

Berlin 1886.

Verlag von Ernst und Korn.
(Wilh. Ernst.)

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.
H 1160

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

I. Konstruktion der Eisenbahnen 5

II. Anlegung der Eisenbahnen 15

III. Benutzungsbestimmungen 19

T173
A3
1866

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. Js. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse lautet der Text der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Normen
für die
Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

I.
Konstruktion der Eisenbahnen.

§. 1.
Bauprojekt.

(1) Bei der Anlage von Eisenbahnen, welche voraussichtlich späterhin mit einem zweiten Geleise zu versehen sind, ist im Bauprojekt auf Wahrung der Möglichkeit hierzu in angemessener Weise Bedacht zu nehmen.

(2) Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen freizuhalten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

(3) Die bis zu 50 mm über Schienenoberkante her[illegible] tretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb [illegible] Geleises im Allgemeinen mindestens 150 mm von der [illegible] [illegible]e des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränder[illegible] [illegible]nde derselben von der Fahrschiene darf das M[illegible]

§. 7.

Gefälle.

(1) Das Längengefälle einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 1 : 40.

(2) Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 1 : 80 ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts erforderlich.

§. 8.

Gefällwechsel.

(1) Die Gefällwechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5 000 m Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Bahnhöfen kann dieses Maß auf 2 000 m herabgesetzt werden.

(2) Zwischen Gegenneigungen von mehr als 1 : 200, sofern die Länge einer derselben 1 000 m übersteigt, ist eine weniger als 1 : 200 geneigte Strecke von mindestens 480 m Länge einzulegen, welche zur Ausrundung benutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Geleise.

(1) Die Doppelgeleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 m von einander entfernt sein. Tritt zu einem Geleispaare noch ein Geleise hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Geleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4 m anzunehmen.

(2) Werden mehrere Geleispaare neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Geleise je zweier Geleispaare ebenfalls mindestens 4 m betragen.

(3) Die Geleise auf den Stationen sollen nicht weniger als 4,500 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen und diejenigen, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte haben.

(4) Bei Stationen mit geringem Personenverkehr kann
hmigung der Landesaufsichtsbehörde von diesen Be-
t abgewichen werden.

§. 10.

Form, Beschaffenheit und Befestigung der Schienen.

(1) Die Schienen sollen aus gewalztem Eisen oder Stahl bestehen.

(2) Die innere seitliche Abrundung des Schienenkopfes muß mit einem Halbmesser von 14 mm beschrieben sein.

(3) Die Befestigungsmittel, als Stühle, Schrauben, Nägel u. s. w., sollen an der Innenseite der Schienen eines Geleises in der Breite der Spurrinne auch bei größter Abnutzung der Schienen mindestens 38 mm unter Schienenoberkante liegen.

(4) Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Geleises ist auf die durch die Temperatur entstehenden Veränderungen der Konstruktionstheile Rücksicht zu nehmen.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Geleisen, welche von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 7 000 kg Belastung mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Entfernung der Bahnhöfe von einander und Länge derselben.

(1) Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf denen Ausweichegeleise für das Kreuzen und Ueberholen von Güterzügen angelegt werden, sollen, abgesehen von Rangirköpfen und Abzweigegeleisen, in keiner stärkeren Neigung als 1 : 400 liegen.

(2) Die Ausweichegeleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

(3) Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amts sind telegraphische Meldestationen und an eingeleisigen Bahnen zugleich Ausweichestellen anzulegen, welche letztere die größten auf der Anschlußstrecke zulässigen Züge, bis zu 110 Wagenachsen, a[u]nehmen können. Für einen 110 Wagenachsen enthaltend[en] Zug ist eine nutzbare Geleislänge von 500 m zu rechnen. [Von] geringerer Entfernung als 8 Kilometer kann die Einrichtung *von Meldestationen* und Ausweichestellen nicht gefordert [w]

den. Soweit ausnahmsweise diese Ausweichegeleise nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen, ist mindestens ihre jederzeitige schleunige Herstellung durch Doppelgeleisigkeit des Planums und der Bettung an den betreffenden Stellen, sowie durch ausreichende zur Hand befindliche Vorräthe an Oberbaumaterialien und Telegraphenapparaten sicherzustellen.

§. 13.

Gemeinschaftliche Bahnhofsanlagen und Bahnkreuzungen.

(1) Führen mehrere Eisenbahnen in einen und denselben Bahnhof, so sind sie derart mit einander in Verbindung zu bringen, daß der Uebergang von Zügen in der für die betreffenden Bahnen zulässigen Maximalstärke rasch und leicht von Bahn zu Bahn erfolgen kann. Benachbarte Bahnhöfe sind nach Bedürfniß in gleicher Weise mit einander in Verbindung zu setzen.

(2) Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll außerhalb der Stationen nicht in gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 14.

Konstruktion der Weichen.

(1) Die Weichen in den von durchgehenden Zügen zu be-
nden Geleisen müssen so konstruirt sein, daß, wenn sie
eine andere Fahrtrichtung gestellt sind, ein Ab-
Räder der Fahrzeuge von den Schienen nicht

spitzen der Weichenzungen müssen mindestens
ufschlagen.

§. 15.

Drehscheiben.

t Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen
ausschließlich Tendermaschinen zur Verwen-
destens eine Drehscheibe, deren Durchmesser
betragen darf, vorhanden sein.

(2) Die Hauptträger derselben sollen aus Schmiedeeisen oder Stahl hergestellt sein.

§. 16.

Perrons.

(1) Die Höhe der Perrons für den Personenverkehr darf ohne Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts nicht mehr als 0,380 m über Schienenoberkante betragen.

(2) Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, als Säulen ꝛc., müssen bis zu einer Höhe von 2,500 m über Perron mindestens 3 m im Lichten von der Mitte desjenigen Geleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

§. 17.

Bedürfnißanstalten.

Auf den Stationen sind in der Nähe der Perrons Bedürfnißanstalten anzuordnen und die Zugänge zu denselben weithin sichtbar zu bezeichnen.

§. 18.

Rampen.

(1) Auf Bahnhöfen und Haltestellen, wo die Ein- und Ausladung von Fahrzeugen oder Vieh in größerem Umfange zu erwarten steht, sind feste Rampen herzustellen, deren Höhe über Schienenoberkante nicht über 1,120 m beträgt. Diese Rampen müssen zur Verladung von der Seite und wenigstens eine derselben zur Verladung vor Kopf eingerichtet sein.

(2) Für geringeren Verkehr genügt die Bereitstellung beweglicher Rampen.

(3) Die Ladegeleise müssen bei der Ladeweise von der Seite entweder die Vorbeiführung aller Fahrzeuge ohne Rückbewegung auf diesen Geleisen oder aber die successive Vorführung von je 20 Fahrzeugen vor eintretender Rückbewegung gestatten.

(4) Ist auf den gedachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengeleises oder eines solchen für 20 nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so es, wenn die Situirung der Laderampe in der A

[redacted]

[illegible]

[illegible]

[illegible

II.
Ausrüstung der Eisenbahnen.

§. 23.
Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.

(1) Alle festen Theile der Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, überhaupt der die Bahn passirenden Betriebsmittel dürfen höchstens die Grenzen des nachstehend beschriebenen Profils erreichen (siehe Anlage C). Dasselbe hat in der Höhe von 0,130 m bis 0,430 m über Schienenoberkante überall einen Spielraum von 0,050 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes und in der Höhe von 0,430 m bis 3,200 m über Schienenoberkante eine Gesammtbreite von 3,150 m oder eine Breite von 1,575 m zu jeder Seite der Geleismitte. Von 3,200 m über Schienenoberkante vermindert sich letztere Breite bei geradliniger Begrenzung des Profils, und zwar bis 3,700 m über Schienenoberkante bis auf 1,300 m und von 3,700 m bis 4,150 m über Schienenoberkante bis auf 0,850 m.

(2) Ueber die Höhe von 4,150 m über Schienenoberkante dürfen nur die Lokomotivschornsteine und überbauten Schaffnersitze hinausragen, und zwar höchstens bis 4,570 m über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann jedoch so konstruirt sein, daß sie auf die im Absatz 1 dieses Paragraphen bezeichneten Abmessungen eingeschränkt werden können. Die Breite der überbauten Schaffnersitze darf nur so groß sein, daß überall ein Spielraum von mindestens 0,150 m das Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

(3) Für Schlaf- und Luxuswagen für den großen i
gehenden Verkehr in Schnellzügen und die zu gleichem Z
[illegible]ten Gepäckwagen reicht die vorbezeichnete Breite
von 3,150 m bis auf die Höhe von 3,5[illegible]
oberkante und vermindert sich dann von be
begrenzt, bis 3,820 m Höhe auf 2,8
: in 4,570 m Höhe mit 1,580 m B

Krümmungen in der freien Bahn, welche weniger Halbmesser haben, sind für drei- oder mehrachsige von mehr als 3 m Radstand bewegliche Radge- verschiebbare Achsen anzuwenden.

§. 25.

Tender.

Höhe des Wassereinlaufs am Tender über Schienen- darf nicht mehr als 2,750 m betragen.

§. 26.

Wagen-Radstand.

Wagen, welche mehr als zwei Achsen ohne Dreh- muß für die Mittelachsen eine entsprechende Ver- angeordnet werden, sofern der Radstand über 4 m

Güterwagen ist ein kleinerer Radstand als 2,500 m den und soll das Maß von 4,500 m für den t überschritten werden.

§. 27.

Wagengestelle.

ale Höhe des Fußbodens der unbeladenen Güter- hienenoberkante beträgt 1,220 m.

§. 28.

Bremsen.

remsen der Fahrzeuge sollen so beschaffen sein, n eine annähernde Feststellung der Achsen er t.

wendung von Bremskurbeln müssen dieselbe stets nach rechts gedreht werden.

§. 29.

Raddruck.

hen Fahrzeugen soll der Drw

auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit nicht mehr als 7 000 kg betragen.

§. 30.

Zug- und Stoßapparate.

1. Die Untergestelle müssen bei den Lokomotiven an der vorderen, bei den Tendern an der hinteren Stirnseite und bei Tender-Lokomotiven und allen übrigen Fahrzeugen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, an beiden Stirnseiten mit elastischen Zug- und Stoßapparaten versehen sein. Die Mitte der Zug- und Stoßapparate darf über Schienenoberkante bei leeren Fahrzeugen nicht höher als 1 065 mm und bei beladenen Fahrzeugen nicht tiefer als 940 mm liegen.

2. Die Untergestelle der Wagen, mit Ausnahme der für besondere Zwecke gebauten, müssen mit durchgehenden Zugstangen versehen sein.

§. 31.

Zugvorrichtung.

1. Die Zugvorrichtung der Fahrzeuge muß so konstruirt sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle hervorgezogen werden kann, mindestens 50 mm und nicht mehr als 150 mm beträgt.

2. Die Angriffsfläche des nicht angezogenen Zugbackens soll von der Stoßfläche der nicht zusammengedrängten Buffer nicht weniger als 345 mm und nicht mehr als 365 mm entfernt sein.

§. 32.

Buffer.

1. Die [illegible] der Buffer an den Kopfseiten der Wagen soll von Mitte zu Mitte 1 750 [illegible] betragen. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens ist bei voller zusammengedrängten Buffern mindestens zu 570 mm [illegible]

2. An jeder [illegible] die Stoßfläche des einen Buffer [illegible] sein, und

zwar so, daß, vom Wagen aus gesehen, die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund erhöht ist. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 340 mm und die Höhe der Wölbung der abgerundeten Scheiben in der Mitte 25 mm betragen.

§. 33.
Kuppelung.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Schraubenkuppelungen versehen sein.

§. 34.
Radreifen.

Die Breite der Radreifen soll nicht weniger als 130 mm und nicht über 150 mm betragen.

§. 35.
Stellung der Räder.

(1) Die Räder jeder Achse der Fahrzeuge müssen in unverrückbarer Lage gegen einander festgestellt sein.

(2) Die Räder sind mit Spurkränzen zu versehen, deren Höhe über dem mittleren Laufkreis des Rades nicht weniger als 25 mm und auch im Zustande der größten Abnutzung der Radreifen nicht mehr als 35 mm betragen darf.

(3) Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1 357 mm und höchstens 1 363 mm betragen.

(4) Bis zur Höhe von 100 mm über Schienenoberkante darf kein Theil über die innere Seitenfläche des Radreifens hervorragen.

§. 36.
Spielraum für die Spurkränze.

Der Spielraum für die Spurkränze (n[illegible]
[illegible]chiebung der Achse an dieser gemessen)
[illegible]rweite nicht unter 10 mm und auch [illegible]
[illegible]gen Abnutzung der Spurkränze nich[illegible]

tragen; bei den Mittelrädern sechsrädriger Lokomotiven ist jedoch ein Gesammtspielraum (bei übrigens gleichem lichten Abstande zwischen den Rädern) bis 40 mm zulässig.

§. 37.

Raddurchmesser.

(1) Der Raddurchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Radreifenstärke soll mindestens 800 mm betragen.

(2) Der normale Durchmesser der Triebräder der Lokomotiven, in der Lauffläche gemessen, soll so groß sein, daß nachstehende Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute nicht überschritten werden:

	Lokomotiven mit		
	ungekuppelten oder 4 gekuppelten Rädern	6 gekuppelten Rädern	8 gekuppelten Rädern
Kolbengeschwindigkeit in der Minute . .	300 m	250 m	200 m
Umdrehungszahl der Triebräder in der Minute	260	200	160

(3) Größere Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute, als die im Absatz 2 dieses Paragraphen aufgeführten, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei solchen Lokomotiven Anwendung finden, durch deren Konstruktion oder Kuppelung mit dem Tender die Schädlichkeit der störenden Bewegungen wesentlich herabgemindert ist.

§. 38.

Achsstärke.

(1) Bei Güterwagen- und Tender-Achsen von gutem Flußstahl, bei denen die Entfernung der Achsschenkelmitten nicht über 2 m beträgt, ist für das Verhältniß zwischen ihrer Stärke
zulässigen Bruttobelastung nachstehende Zahlenreihe
end anzusehen:

Durchmesser der Achse in der Nabe mindestens	Des Achsschenkels		Größte zulässige Bruttobelastung einer Achse
	Durchmesser mindestens	Länge höchstens	
mm	mm	mm	kg
100	62	150	4 300
105	66	156	5 000
110	70	162	5 800
115	74	166	6 600
120	78	170	7 500
125	82	174	8 500
130	86	178	9 600
135	90	182	10 700
140	94	185	12 000
145	98	188	13 200

(2) Bei Anwendung von Schweißeisen sind die Belastungen um 16 Prozent zu verringern.

(3) Werden größere Schenkellängen angewendet, so sind auch die Durchmesser entsprechend zu vergrößern.

(4) Bei den Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen soll die Stärke in der Nabe nicht unter 115 mm und die größte zulässige Bruttobelastung um 20 Prozent geringer sein, als die Tabelle im Absatz 1 dieses Paragraphen angiebt.

(5) Wagen- und Tenderachsen dürfen keine Absätze an den Naben haben und sind überhaupt an den Achsen und Achsschenkeln alle scharfen Absätze zu vermeiden.

III.
Schlußbestimmungen.

§. 39.

(1) Die vorstehenden Bestimmungen treten mit 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden in Kr

(2) Sie finden Anwendung auf die Bahnen von normaler Spurweite, und zwar:

1. in ihrem Abschnitt I
   a) auf alle Bahnen, welche nach diesem Zeitpunkte in Angriff genommen werden,
   b) auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnen, insofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. April 1886 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;
2. in ihrem Abschnitt II
   a) auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach diesem Zeitpunkte neu beschafft werden,
   b) sowie auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. April 1886 eine vollständige Umänderung erleiden.

(3) Bezüglich einzelner Bestimmungen dieses Reglements können Ausnahmen in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

§. 40.

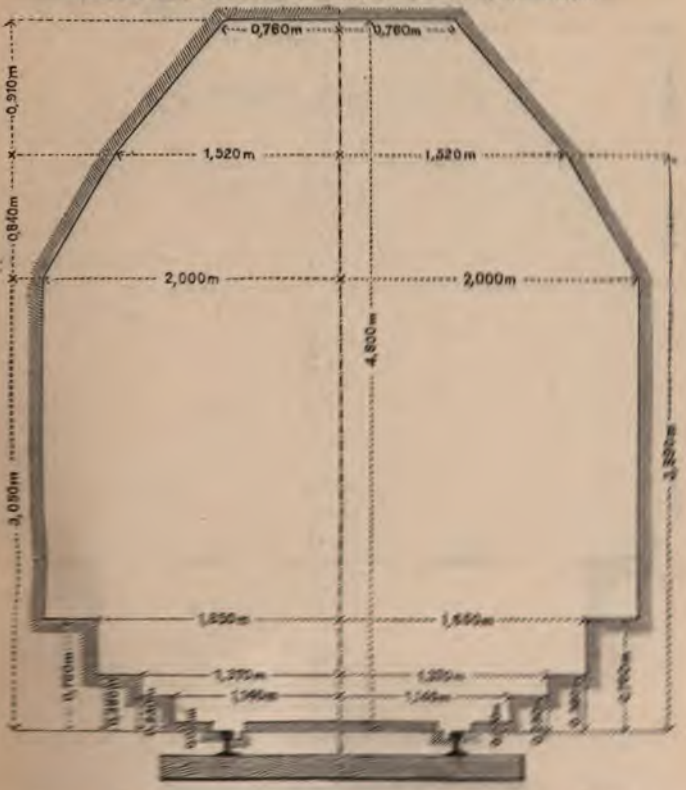
Auf Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahn-Amts zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören, finden die Vorschriften der §§. 1 bis 38 einschließlich allgemein keine Anwendung.

Berlin, den 30. November 1885.

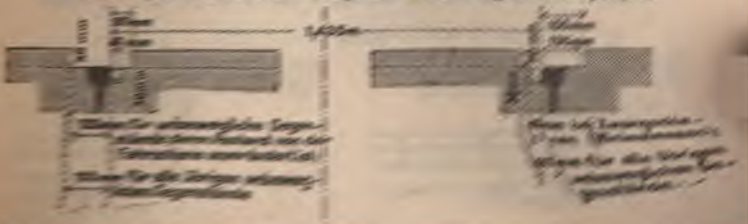
Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

v. Boetticher.

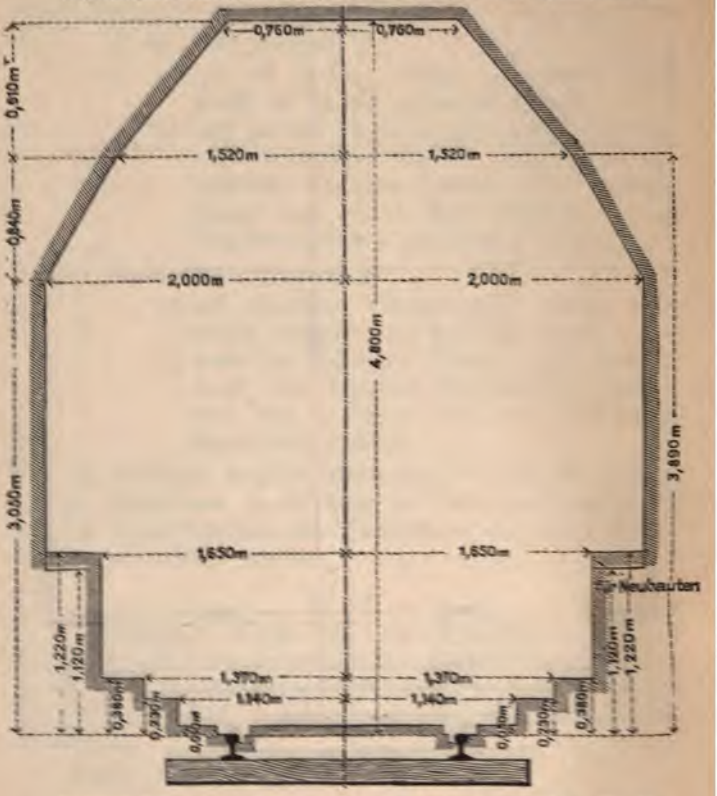
Normalprofil des lichten Raumes für die Eisenbahnen Deutschlands für die freie Bahn.



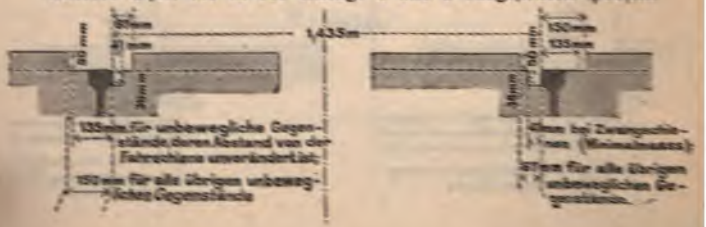
Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Profile.



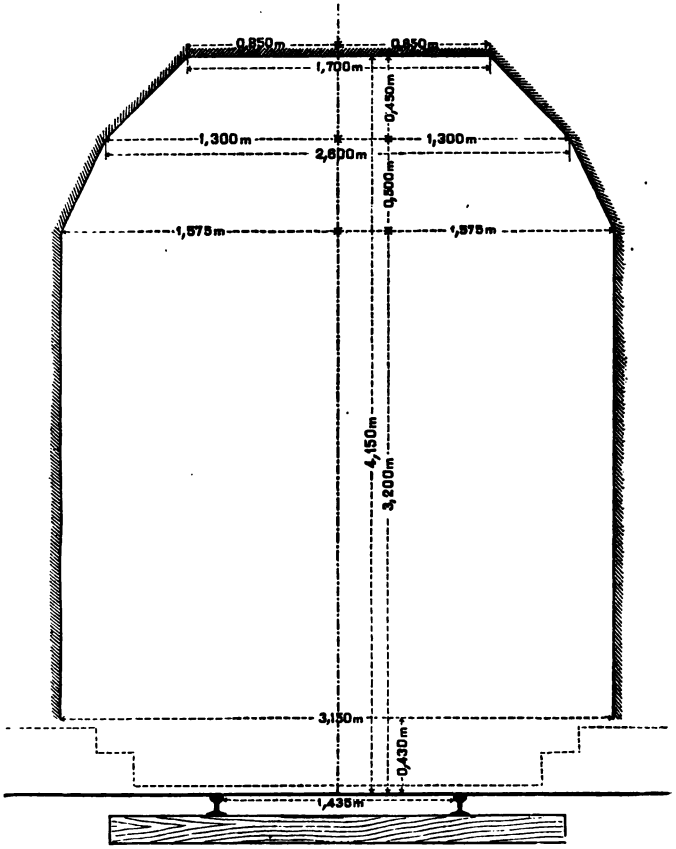
Normalprofil des lichten Raumes für die Eisenbahnen Deutschlands für die Bahnhöfe und Haltestellen.



Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Profile.

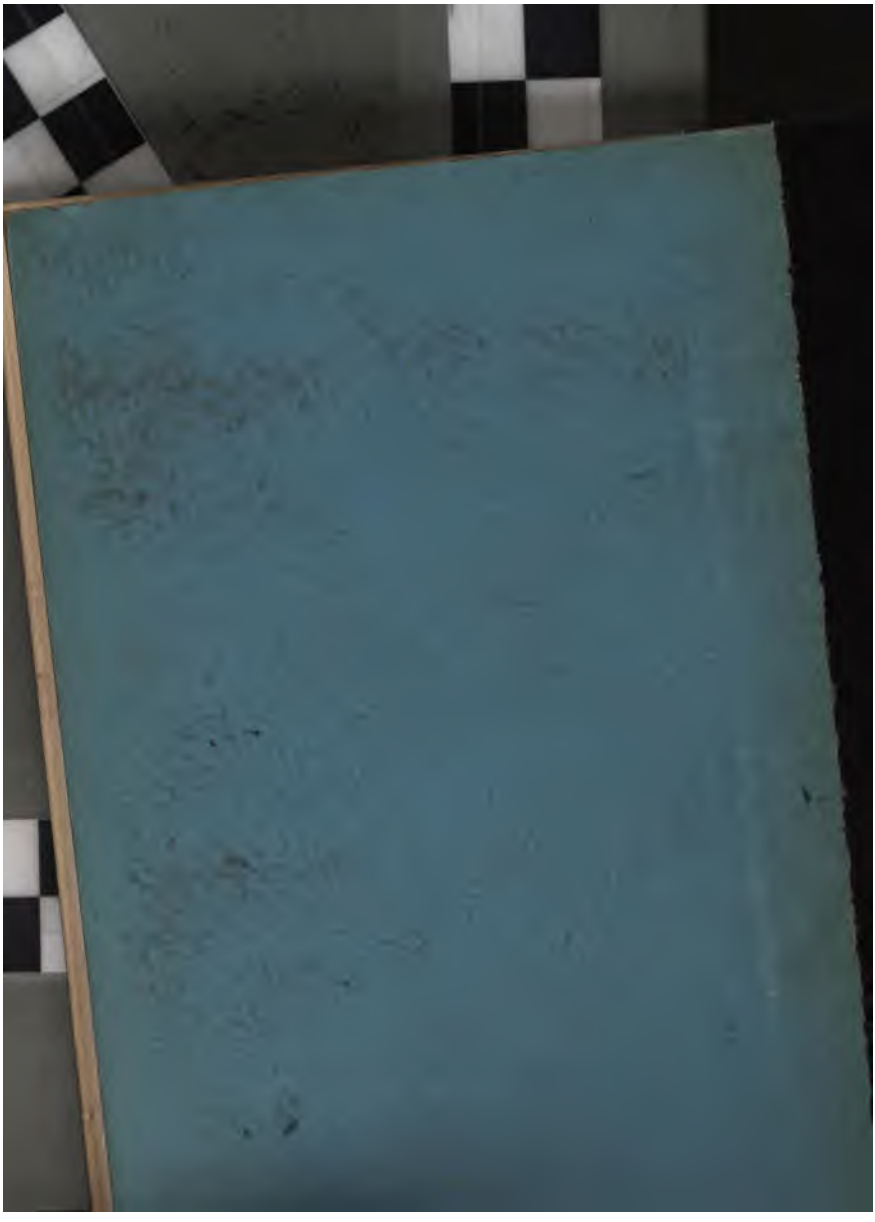


Begrenzungsprofil der Betriebsmittel.



Druck von J. Kerskes, Berlin C., Rieberwallstr. 22.

TF 73 .A5 1886
Normen fur die Konstruktion un
Stanford University Libraries
3 6105 041 649 257

TF
73
A5
1886

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA
94305